

Actuator for generating an additional steering angle for road vehicles

Patent number: DE19750585
Publication date: 1999-06-02
Inventor: ACKERMANN JUERGEN PROF DR (DE); BUENTE TILMANN (DE); DIETRICH JOHANNES (DE); GOMBERT BERND (DE); WILLBERG BERTRAM (DE)
Applicant: DEUTSCH ZENTR LUFT & RAUMFAHRT (DE)
Classification:
 - **international:** B62D1/16; B62D3/02; B62D5/00; B62D5/04; B62D6/04; B62D7/20; F16H25/22; B62D1/16; B62D3/00; B62D5/00; B62D5/04; B62D6/04; B62D7/00; F16H25/22; (IPC1-7): B62D5/04; B62D3/02; B62D5/00; B62D6/00
 - **european:** B62D1/16D; B62D3/02; B62D5/00D; B62D5/04M4; B62D6/04; B62D7/20; F16H25/22C
Application number: DE19971050585 19971117
Priority number(s): DE19971050585 19971117

Also published as:

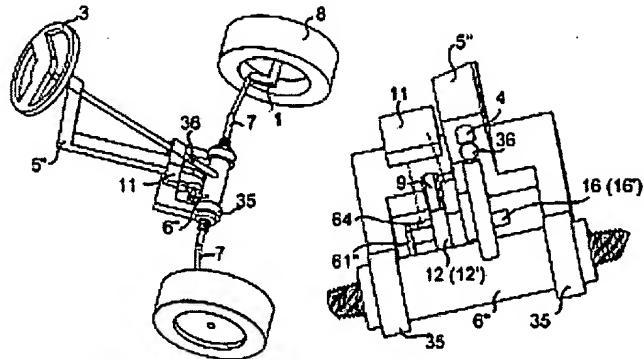
- EP0916568 (A2)
- US6343671 (B1)
- EP0916568 (A3)
- EP0916568 (B1)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE19750585

Abstract of correspondent: US6343671

To create an additional steering angle for a vehicle, an actuator having a microprocessor-controlled electric motor functioning as the drive and a gear driven by said electric motor, is used to apply to the wheels the additional steering angle at the vehicle axle. The gear is a known constant-pitch planetary rolling-contact threaded-spindle gear (constant-pitch PRCTS gear) (12), consisting of a spindle rod (16), a spindle nut (14) surrounding the former, and a number of interposed rollers or rolling elements (18) with a groove profile (19) matching the thread (17) of the spindle rod (16). The rollers or rolling elements (18) are run on a number of guide rings (20) and interposed bearings (20), and placed at a fixed predetermined distance relative to the spindle nut (14) and to one another. The spindle rod (16) concurrently functions as the axis of the electric motor and is placed inside an electric motor rotor (9'). The constant-pitch PRCTS gear (12) furthermore has assigned sensor means with control-engineering type feedback to determine the position of the spindle rod (12).



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)



**(19) BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 197 50 585 A 1**

(5) Int. Cl.⁶:
B 62 D 5/04
B 62 D 6/00
B 62 D 5/00
B 62 D 3/02

② Aktenzeichen: 197 50 585.6
② Anmeldetag: 17. 11. 97
④ Offenlegungstag: 2. 6. 99

- (71) Anmelder:
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.,
53175 Bonn, DE

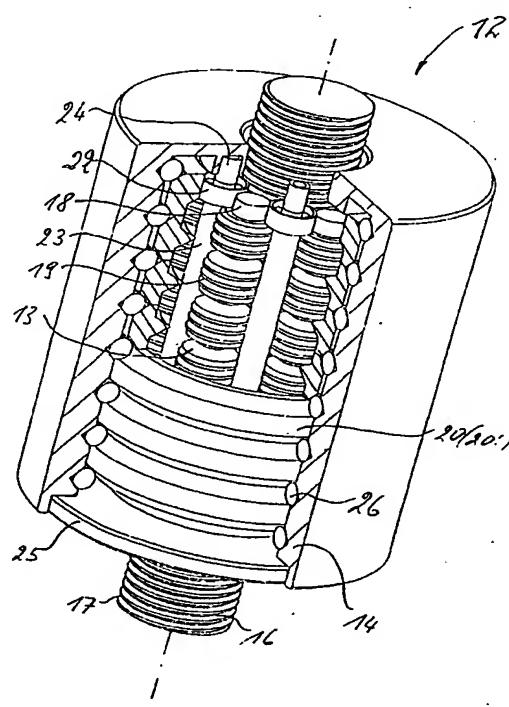
(74) Vertreter:
von Kirschbaum, A., Dipl.-Ing., Pat.-Anw., 82110
Germaringen

- 72) Erfinder:**
Ackermann, Jürgen, Prof. Dr., 82211 Herrsching,
DE; Bünte, Tilmann, 82205 Gilching, DE; Dietrich,
Johannes, 82205 Gilching, DE; Gombert, Bernd,
82284 Grafrath, DE; Willberg, Bertram, 82296
Schöngeising, DE

- | | |
|-------|--------------------|
| (56) | Entgegenhaltungen: |
| DE | 1 95 45 379 C1 |
| DE | 1 95 40 634 C1 |
| DE 68 | 9 03 09 5T2 |
| US | 49 87 963 |
| US | 48 80 074 |
| US | 47 41 409 |
| EP | 05 28 200 A1 |

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt



Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Aktuator zum Korrigieren eines über das Lenkrad eines Fahrzeugs an die Räder einer gelenkten Fahrzeugachse eingegebenen Lenkwinkels, mit einem von einem Prozessor gesteuerten, als Antrieb wirkenden Elektromotor und einem mittels des Elektromotors angetriebenen Getriebe, um einen zusätzlichen Lenkwinkel an einer gelenkten Fahrzeugachse einzugeben, d. h. an einer gelenkten Fahrzeug-Vorderachse und/oder an einer gelenkten Fahrzeug-Hinterachse.

Bei der konventionellen Lenkung von Straßenfahrzeugen, wie PKW, LKW, Bus u. ä. wird der Lenkwinkel an der gelenkten Achse durch eine mechanisch starre Verbindung vom Lenkrad über ein Lenkgetriebe und Spurstangen an den Rädern erhalten. Hierzu wird in der Regel ein Lenkgetriebe verwendet, das mittels einer festen Übersetzung aus einer Änderung des Lenkradwinkels eine translatorische Bewegung der Spurstangen erzeugt. Die Bewegung der Spurstangen wird ihrerseits durch Spurhebel in den Lenkwinkel an den Rädern umgesetzt.

Bei einigen Entwicklungen der letzten Jahre werden die Lenkeigenschaften eines Fahrzeugs über eine gezielte Beeinflussung des Lenkwinkels verändert. Dazu gehören beispielsweise variable Lenkübersetzungen, aber auch regelungstechnische Verfahren zur Verbesserung der fahrdynamischen Eigenschaften. Hierbei werden fahrdynamische Größen gemessen oder anderweitig ermittelt, mit entsprechenden Sollwerten verglichen und gegebenenfalls die Abweichung zur Ermittlung eines geeigneten Lenkwinkels mit herangezogen. Die Sollwerte der fahrdynamischen Größen werden hierbei in der Regel aus dem Lenkradwinkel und weiteren Größen, wie beispielsweise der Fahrgeschwindigkeit u.ä., ermittelt, da der Lenkradwinkel dem Fahrerwunsch bezüglich der Fahrzeugquer- und -gierdynamik entspricht.

Dieses Vorgehen legt zunächst eine sogenannte "steer-by-wire"-Lösung nahe, bei der in einem Mikroprozessor aus allen relevanten Größen ein Lenkwinkel berechnet wird, der schließlich von einem geeigneten Stellglied an die Räder der gelenkten Achse übertragen wird. Diesem Ansatz stehen jedoch große Sicherheitsbedenken entgegen. Wenn nicht entsprechende sehr aufwendige Sicherheitsmaßnahmen vorgenommen sind, ist bei Ausfall eines solchen Systems das Fahrzeug nicht mehr lenkbar.

Aus diesem Grund wird in vielen Fällen angestrebt, die mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und den Rädern der gelenkten Achse beizubehalten und lediglich einen zusätzlichen Lenkwinkel mechanisch zu addieren. Dieser zusätzliche Lenkwinkel ergibt sich aus der Differenz zwischen dem von einem Mikroprozessor berechneten Lenkwinkel und dem Lenkwinkel, der aus der Lenkradstellung resultiert. Eine Vorrichtung, mit der eine mechanische Addition der Lenkwinkel vorgenommen wird, wird nachfolgend der Kürze halber mit Zusatzlenkvorrichtung bezeichnet.

Die Zusatzlenkvorrichtung kann wahlweise

- vor dem Lenkgetriebe, also im Bereich der Lenksäule,
- innerhalb des Lenkgetriebes oder
- nach dem Lenkgetriebe, angeordnet sein, d. h. im Bereich der Spurstangen oder Spurhebel eingreifen.

Bei Ausfall der Zusatzlenkvorrichtung wird auf einfache Weise durch Sperren derselben das konventionelle Verhalten der Lenkung wiederhergestellt, so daß hierdurch die Sicherheit des Lenksystems nicht beeinträchtigt wird.

Die Anforderungen an Zusatzlenkvorrichtungen sind je nach Anwendungszweck unterschiedlich. Im allgemeinen

werden jedoch folgende Eigenschaften erwartet:

- ein hohes Maß an Ausfallsicherheit;
- hinreichende dynamische Eigenschaften, also ausreichende Bandbreite und Stellgeschwindigkeit (Der für lineare Tiefpaßglieder definierte Begriff der Bandbreite bezeichnet die Frequenz, bei der der logarithmische Amplitudengang gegenüber der horizontalen Anfangsamplitude um 3dB abgefallen ist. Die Bandbreite ist damit ein Maß, bis zu welcher Frequenz ein Aktuator den geforderten Lenkwinkel hinreichend genau übertragen kann.)
- Spielfreiheit;
- wenig Reibung;
- geringes Bauvolumen und -gewicht;
- niedrige Leistungsaufnahme;
- Robustheit gegenüber mechanischen Belastungen, wie Kräften, Stößen etc.;
- je nach Einbauort Unempfindlichkeit gegen Schmutz
- Erfüllen der Forderung nach geringen Stückkosten seitens der Automobilindustrie.

Für Zusatzlenkvorrichtungen sind Ausführungen bekannt, die sich hinsichtlich ihres Eingriffsortes (siehe vorstehende Aufzählung), des Prinzips der mechanischen Wege- oder Winkeladdition und des verwendeten Stellglieds (z. B. hydraulischer Stellzylinder, elektromotorischer Antrieb) unterscheiden.

Keine der vorstehend angegebenen Ausführungen erfüllt gleichzeitig alle der oben angeführten Anforderungen. So ist beispielsweise bei Verwendung eines hydraulischen Stellglieds innerhalb oder nach dem Lenkgetriebe eine hohe dynamische Bandbreite nur mit einem sehr großen Bauvolumen, großen Leitungsquerschnitten und entsprechend hohen Kosten verbunden. Andere Versionen, bei denen in die aufgetrennte Lenksäule beispielsweise elektromotorisch angetriebene Differenzwinkelgetriebe (Planetenradsatz oder Differentialgetriebe) eingebaut sind, haben den Nachteil, daß dies entweder eine Drehrichtungsumkehr oder eine von eins verschiedenen Übersetzung zur Folge hat, die entsprechenden Kompensationsaufwand (Umkonstruktion des übrigen Lenkstrangs) zur Folge haben. Außerdem bringen diese Getriebe Spiel und Reibung in die Lenkung, und vermitteln so dem Fahrer ein weniger präzises Lenkgefühl am Lenkrad.

Im allgemeinen geht derzeit der Trend in der Automobilindustrie weg von hydraulischen Systemen und hin zu elektrischen Systemen für (Servo-)Lenkung, Bremsen und weiteren Hilfseinrichtungen. Dies ist begründet durch eine Leistungersparnis, da elektrische Systeme Antriebsleistung nur dann erfordern, wenn gestellt wird, während im Gegensatz dazu bei hydraulischen Systemen eine Hydropumpe zum Aufrechterhalten eines ständig erforderlichen hydraulischen Drucks immer läuft.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, unter Vermeidung der Nachteile der vorstehend angeführten Lösungsansätze einen Aktuator zum Korrigieren eines über das Lenkrad eines Fahrzeugs an die Räder einer gelenkten Fahrzeugachse eingegebenen Lenkwinkels zu schaffen, der bei unterschiedlichen Prinzipien einer Wege- oder Winkeladdition und an verschiedenen Eingriffsorten eingesetzt werden kann.

Gemäß der Erfindung ist diese Aufgabe mit einem Aktuator zum Korrigieren eines Lenkwinkels nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 dadurch gelöst, daß als Getriebe entweder ein für sich bekanntes steigungstreues Planeten-Wälz-Gewinde-Spindelgetriebe mit den im Anspruch 1 im einzelnen angegebenen Merkmalen oder ein für sich be-

kanntes Planeten-Wälz-Gewinde-(PWG-)Spindelgetriebe mit den in Anspruch 2 im einzelnen angegebenen Merkmalen verwendet wird, welchem eine Sensorik zur Positionsbestimmung der Spindelstangen mit einer Regelungstechnischen Rückführung zugeordnet ist. Vorteilhafte Ausführungen, Weiterbildungen und Einsatzmöglichkeiten des Aktuators gemäß der Erfindung sind Gegenstand von Unteransprüchen.

Aufgrund der erfundungsgemäßen Verwendung des aus DE 195 40 634 bekannten steigungstreuen Planeten-Wälz-Gewinde-Spindelgetriebes (das nachstehend der Einfachheit halber auch als SPWG-Spindelgetriebe bezeichnet ist) oder des aus DE 37 39 059 bekannten Planeten-Wälz-Getriebe-Spindelgetriebes (das nachstehend der Einfachheit halber auch als PWG-Spindelgetriebe bezeichnet ist) kann eine schnelle Drehbewegung eines als Antrieb dienenden Elektromotors bei niedrigem Drehmoment in eine Axialbewegung mit einer sehr hohen Kraft umgewandelt werden, so daß die zum Stellen eines zusätzlichen Lenkwinkels erforderliche Kraft gegebenenfalls in nur einer Getriebestufe erreicht werden kann. Durch den Einsatz des PWG- oder SPWG-Spindelgetriebes lassen sich somit sehr kleine Systemsteigungen realisieren, was mit anderen Spindeltypen prinzipiell nicht realisierbar ist.

Dabei ermöglicht das SPWG-Spindelgetriebe eine Kraftübersetzung bei konstanter Steigung und somit einen Rückschluß auf Größen, wie Kraft, Position und Beschleunigung aus den bekannten bzw. messbaren Größen des Elektromotors bzw. motorisch bewegten Teilen des Spindelgetriebes, wie Strom, Winkelposition, Winkelgeschwindigkeit, Winkelbeschleunigung, Drehmoment u. ä.

Aufgrund ihres Funktionsprinzips ist bei dem bekannten PWG-Spindelgetriebe die Übertragung der Tangentialkräfte von einer Spindelstange auf Wälz- oder Rollkörper und von diesen auf eine Spindelmutter schlupfbehafet, so daß das PWG-Spindelgetriebe eine nicht genau definierte Steigung und folglich auch keine konstante Übersetzung hat. Für den Betrieb einer Zusatzlenkvorrichtung muß jedoch der zusätzliche Lenkwinkel und damit die Position der Spindelstange des PWG-Spindelgetriebes bekannt sein. Damit auch bei dem PWG-Spindelgetriebe die Position der Spindelstange genau definiert über den elektromotorischen Antrieb gestellt werden kann, ist gemäß der Erfindung dem PWG-Spindelgetriebe eine Sensorik zur Positionsbestimmung mit einer Regelungstechnischen Rückführung zugeordnet.

Bei dem erfundungsgemäßen Aktuator ist ein kompakter Elektromotor eingesetzt, der ein geringes Gewicht und ein kleines Bauvolumen aufweist und somit unmittelbar an herkömmlichen Lenkgetrieben vorgesehen bzw. diesen zugeordnet werden kann. Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung dient die Spindelstange eines PWG- oder SPWG-Spindelgetriebes gleichzeitig als Achse des Elektromotors und ist im Inneren des Läufers des Elektromotors angeordnet.

Der erfundungsgemäße Aktuator weist somit eine besonders kompakte und leichte Bauweise auf und hat insbesondere ein festes, konstantes Übertragungsverhältnis. Obendrein besteht der erfundungsgemäße Aktuator nur aus wenigen Bauteilen. Schließlich weist der erfundungsgemäße Aktuator aufgrund der geringen in ihm auftretenden Reibungsverluste einen hohen Wirkungsgrad auf.

Nachfolgend wird die Erfindung anhand von bevorzugten Ausführungsformen unter Bezugnahme auf die anliegenden Zeichnungen im einzelnen erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 schematisch und stark vereinfacht den Aufbau einer Fahrzeuglenkung ohne erfundungsgemäßen Aktuator;

Fig. 2 ein teilweise aufgeschnittenes steigungstreues Planeten-Wälz-Gewinde- (SPWG-) Spindelgetriebe;

Fig. 3a eine axiale Schnittansicht eines Planeten-Wälz-Gewinde- (PWG-) Spindelgetriebes;

Fig. 3b eine Schnittansicht entlang einer Linie III-III in Fig. 3a;

Fig. 4 in perspektivischer Darstellung das SPWG-Spindelgetriebe gemäß Fig. 2 bzw. das PWG-Spindelgetriebe nach Fig. 3a und 3b mit einer zugeordneten Antriebseinheit;

Fig. 5 eine bevorzugte Ausführungsform einer Einheit aus SPWG- bzw. PWG-Spindelgetriebe und Antriebseinheit;

Fig. 6a eine perspektivische schematische Darstellung einer Lenkung mit einer ersten Ausführungsform einer Zusatzlenkvorrichtung;

Fig. 6b eine vergrößerte, teilweise aufgeschnittene Darstellung der Zusatzlenkvorrichtung in Fig. 6a;

Fig. 7 eine perspektivische schematische Darstellung eines Abschnitts einer Lenkung mit einer zweiten Ausführungsform einer einem herkömmlichen Lenkgetriebe zugeordneten Zusatzlenkvorrichtung;

Fig. 8a eine perspektivische schematische Darstellung einer Lenkung mit einer dritten Ausführungsform einer einem herkömmlichen Lenkgetriebe zugeordneten Zusatzlenkvorrichtung;

Fig. 8b eine vergrößerte Darstellung der dritten Ausführungsform einer einem herkömmlichen Lenkgetriebe zugeordneten Zusatzlenkvorrichtung gemäß Fig. 8a;

Fig. 9a eine perspektivische schematische Darstellung einer Lenkung mit einer vierten Ausführungsform einer einem herkömmlichen Lenkgetriebe zugeordneten Zusatzlenkvorrichtung;

Fig. 9b eine perspektivische vergrößerte Darstellung der vierten Ausführungsform der dem Lenkgetriebe zugeordneten Zusatzlenkvorrichtung nach Fig. 9a;

Fig. 10a eine perspektivische schematische Darstellung einer Lenkung einer fünften Ausführungsform einer Zusatzlenkvorrichtung, die parallel zu einem herkömmlichen Lenkgetriebe angeordnet ist;

Fig. 10b eine vergrößerte Darstellung der fünften Ausführungsform der parallel zu einem herkömmlichen Lenkgetriebe angeordneten Zusatzlenkvorrichtung gemäß Fig. 10a;

Fig. 11a eine perspektivische schematische Darstellung einer Lenkung einer sechsten Ausführungsform einer einem herkömmlichen Lenkgetriebe zugeordneten Zusatzlenkvorrichtung, und

Fig. 11b eine perspektivische vergrößerte Darstellung der sechsten Ausführungsform der dem Lenkgetriebe zugeordneten Zusatzlenkvorrichtung in Fig. 11a.

In Fig. 1 ist schematisch ein stark vereinfachter Aufbau einer Fahrzeuglenkung dargestellt. Ein mittels eines Lenkrads 3 vorgegebener Lenkwinkel wird über eine Lenksäule 4, die in einer schematisch dargestellten Halterung 5 gehalten und geführt ist, an ein herkömmliches, im einzelnen nicht dargestelltes Lenkgetriebe 6 übertragen. In dem Lenkgetriebe 6 wird der Lenkwinkel in eine translatorische Bewegung umgesetzt, die über schematisch angedeutete Spurstangen 7 und nicht näher dargestellte Spurhebel 1 in einen Lenkausschlag an den Rädern 8 umgesetzt wird.

In Fig. 2 ist ein teilweise aufgeschnittenes steigungstreues Planeten-Wälz-Gewinde- (SPWG-) Spindelgetriebe 12 dargestellt, welches in der Ausführungsform der Fig. 2 eine Spindelstange 16 aufweist, die mit einem ein- oder mehrgängigen Feingewinde 17 versehen ist und von einer Anzahl Roll- oder Wälzkörper 18 umgeben ist. Die Roll- oder Wälzkörper 18 sind in beliebiger Anzahl vorzugsweise in gleichmäßigen Abständen angeordnet. In dem in Fig. 2 wiedergegebenen SPWG-Spindelgetriebe 12 sind beispielsweise acht Rollen vorgesehen. Die Roll- oder Wälzkörper 18 weisen eine dem Feingewinde 17 der Spindelstange 16 entsprechende Rillenprofilierung 19 auf.

Eine in die Spindelstange 16 eingeleitete Kraft wird von dem ein- oder mehrgängigen Spindelstangen-Feingewinde 17 auf die abschnittsweise ausgebildete Rollenprofilierung 19 aus nebeneinander angeordneten, parallel zueinander verlaufender Rillen der Roll- und Wälzkörper 18 übertragen. Über in den Roll- und Wälzkörpern 18 vorgesehene, im Querschnitt V-förmig ausgeführte Führungsrillen 13 mit balligen oder geraden Flanken wird die Kraft mittels Gleitkontakt auf eine Anzahl Führungsringe 20 bzw. einen Führungskörper 20' übertragen. Die Führungsringe 20 bzw. der Führungskörper 20' sind in der Spindelmutter 14 durch Kugel- oder Rollenlagerringe 26 oder auch nach dem Kugel- bzw. Wälzkörper-Umlaufprinzip gelagert, so daß zwischen den Führungsringen 20 bzw. dem Führungskörper 20' und der Spindelmutter 14 keine in Umfangsrichtung auftretenden Kräfte bzw. Drehmomente übertragen werden.

Zur Kontaktlagerung der Roll- oder Wälzkörper 18 und um den Abstand der Roll- oder Wälzkörper 18 zueinander konstant zu halten, sind Kugel- oder Rollenlager 22 vorgesehen, welche über Zapfen 23 und Buchsen 24 direkt in der Spindelmutter 14 gehalten sind. Die den Kugel- oder Rollenlagern 22 gegenüberliegenden Kugel- oder Rollenlager sind über in Fig. 2 nicht dargestellte Buchsen in einer Spindelabdeckung 25 geführt.

Aufgrund des Vorsehens der vorstehend beschriebenen Führungsringe 20 bzw. des Führungskörpers 20' sowie der Kugel- oder Rollenlager 22 kann zwischen dem Feingewinde 17 der Spindelstange 16 und den Führungsrillen 13 der Roll- oder Wälzkörper 18 kein Schlupf auftreten. Ebenso sind durch Schlupf bedingte oder aus anderen Gründen auftretende Steigungsfehler ausgeschlossen.

In Fig. 3a und 3b ist in einer axialen Schnittansicht eines PWG-Spindelgetriebes 12' bzw. in einer Schnittansicht entlang der Linie III-III in Fig. 3a mittig eine Spindelstange 16' bzw. das Ende einer als Spindelstange ausgebildeten Welle, beispielsweise der Welle eines Antriebsmotors dargestellt. Auf einer derartigen Spindelstange 16' ist ein eingängiges oder mehrgängiges Feingewinde 17' aufgebracht.

Um die Spindelstange 16' herum sind mehrere, beispielsweise sechs Roll- oder Wälzkörper 18'a bis 18'f planetarisch angeordnet, wie deutlich der Schnittansicht der Fig. 3b zu entnehmen ist. Auf den Roll- oder Wälzkörpern 18'a bis 18'f ist in vorgegebenen Abschnitten eine entsprechend fein ausgebildete Rillenprofilierung 19' aus nebeneinander angeordneten parallel zueinander verlaufenden Rillen bestimmter Teilung aufgebracht, so daß durch diese konstante Teilung der Rillen und deren Tiefe ein exakter Eingriff in das Gewinde 17' mit kleiner Steigung auf der Spindelstange 16' gewährleistet ist.

Ferner sind auf den einzelnen Roll- oder Wälzkörpern 18'a bis 18'f zwischen den Abschnitten mit der feinen Rillenprofilierung 19' grobe Führungsrillen 13' mit V-förmigem Querschnitt ausgebildet. Die Teilung dieser Führungsrillen 13' ist exakt dieselbe wie diejenige von dazu negativen Führungsrillen 13'' mit V-förmigem Querschnitt, welche im Inneren der Spindelmutter 14' ausgebildet sind.

Damit alle sechs Roll- oder Wälzkörper 18' sowohl in die mutterseitigen negativen Führungsrillen 13'' im Inneren der Spindelmutter 14' als auch in die Spindelstange 16' mit kleiner Gewindesteigung exakt und zuverlässig eingreifen, ist die feine Rillenprofilierung 19' auf jeder der Planetenrollen 18' mit einer von Rolle zu Rolle konstanten, je nach zu erreichender Gesamtsteigung fest vorgegebenen Teilverschiebung angeordnet. Das bedeutet, analog aufgebauten Roll- oder Wälzkörpern 18'a bis 18'f weisen jeweils bezüglich der in den vorgesehenen Zwischenabschnitten auf ihnen ausgebildeten, feinen Profilierungen 19' jeweils einen unterschiedlichen Teilungsversatz auf und müssen daher in einer

ganz bestimmten Reihenfolge angeordnet werden, welche beispielsweise aus einer Kennzeichnung an der Stirnseite der einzelnen Rollen 18'a bis 18'f zu ersehen ist.

So liegen beispielsweise 180 Winkelgrad zwischen dem Versatz der ersten Rille der feinen Rillenprofilierung 19' auf der in Fig. 3a oder 3b rechts angeordneten Rolle 18'a und dem entsprechenden Steigungsversatz der ersten Rille auf der in Fig. 3a oder 3b linken Rollen 18'f. In der Schnittansicht der Fig. 3a ist als Stabschutz sowie als Halterung und Sicherung für die Roll- oder Wälzkörper 18' oben und unten jeweils eine Abdeckung 15' vorgesehen, welche zum Inneren der Anordnung hin jeweils Ansätze 15'a aufweist, deren Anfasung jeweils der Steigung der groben Führungsrillen 13' am Außenumfang der Roll- oder Wälzkörper 18' entspricht.

In Fig. 4 ist das SPWG- oder PWG-Spindelgetriebe 12 bzw. 12' dargestellt, an dessen beiden Enden die Spindelstange 16 (16') vorsteht, dessen Antrieb ein Elektromotor 9 zugeordnet ist, an welchem abtriebsseitig nur schematisch angedeutete Übertragungselemente 90, beispielsweise in Form von Zahnrädern, vorgesehen sind, die in kämmendem Eingriff mit der Spindelmutter 14 (14') stehen, was jedoch in Fig. 4 im einzelnen nicht näher dargestellt ist. Dem Fachmann stehen zahlreiche Möglichkeiten zur Verfügung, um das SPWG- oder PWG-Spindelgetriebe 12 bzw. 12' anzu treiben, um eine schnelle Drehbewegung des als Antrieb dienenden Elektromotors 9 mit niedrigem Drehmoment in eine Axialbewegung der Spindelstange 16 (16') mit sehr großer Kraft umzuwandeln.

In Fig. 5 ist eine bevorzugte Ausführungsform des SPWG- oder PWG-Spindelgetriebes 12 bzw. 12' dargestellt, das im Inneren des Läufers eines Elektromotors 9' angeordnet ist, und dessen Spindelstange 16 (16') gleichzeitig als Achse des Elektromotors dient. Hierdurch ist eine besonders kompakte und platzsparende Ausführung eines erfindungsgemäßigen Aktuators geschaffen.

In Fig. 6a sind Elemente, welche Elementen der in Fig. 1 dargestellten Fahrzeuglenkung entsprechen, mit denselben Bezugssymbolen bezeichnet, und werden daher nachstehend nicht nochmals beschrieben. In Fig. 5a ist eine getilte Lenksäule 4' dargestellt, wobei zwischen oberem und unterem Teil 4'a bzw. 4'b der geteilten Lenksäule 4' ein der Fig. 4 entsprechender Aktuator aus dem als Antrieb dienenden Elektromotor 9 und dem SPWG- oder PWG-Spindelgetriebe 12 bzw. 12' vorgesehen ist. Obwohl in der folgenden Beschreibung und den Figuren immer ein der Fig. 4 entsprechender Aktuator behandelt wird, kann statt dessen in Fig. 4 auch der in Fig. 5 dargestellte Aktuator oder eine andere entsprechend ausgelegte Ausführungsform verwendet werden.

An der Spindelstange 16 (16') des Spindelgetriebes 12 (12') ist eine schematisch dargestellte Führung 2 vorgesehen, mittels welcher über eine Schiebehülse 10 ein zusätzlicher Lenkwinkel auf den über das Lenkrad 3 vorgegebenen Lenkwinkel aufgebracht wird. Dazu ist der untere Teil 4'b der Lenksäule 4' über eine Keilwellenverzahnung 32 gegenüber der Schiebehülse 10 radial fixiert und axial beweglich geführt. Das untere Ende des oberen Teils 4'a der Lenksäule 4' weist eine Schrägverzahnung 33' auf und die Schiebehülse 10 ist am oberen Ende als Mutter mit einer entsprechenden Schrägverzahnung 33 ausgeführt.

Somit findet bei axialem Verschiebung der Schiebehülse 10 gegenüber dem oberen Teil 4'a der Lenksäule 4' durch eine Führung 2 zwangsläufig eine Relativdrehung zwischen den beiden Elementen und damit zwischen den beiden Teilen 4'a und 4'b der Lenksäule 4' statt, welche zum Aufbringen des zusätzlichen Lenkwinkels genutzt wird. Befindet sich die durch die Spindelstange 16 (16') angetriebene Führung 2 in Ruhe, so kann die Schiebehülse 10 sich frei in der

Führung 2 drehen, aber nicht axial verschieben; eine Relativverdrehung zwischen dem oberen und dem unteren Teil der Lenksäule 4' ist dann nicht möglich.

Die Größe des zusätzlichen Lenkwinkels ist in einem Mikroprozessor 11 beispielsweise aus dem Lenkradwinkel und gemessenen fahrdynamischen Größen, wie etwa Geschwindigkeit, Gierrate und Querbeschleunigung mittels eines Regelgesetzes berechnet worden. Durch ein dem jeweils berechneten Zusatzwinkel entsprechendes Signal wird dann der dem SPWG- oder PWG-Spindelgetriebe 12 bzw. 12' zugeordnete Motor 9 angesteuert, was in Fig. 6a und auch in den nachfolgenden Figuren durch eine strichpunktierter Linie zwischen dem Mikroprozessor 11 und dem Elektromotor 9 angedeutet ist.

In Fig. 7 ist eine zweite Ausführungsform einer Zusatzenlenkvorrichtung dargestellt, die einem teilweise aufgeschnittenen, perspektivisch dargestellten herkömmlichen Zahnstangen-Lenkgetriebe 6' zugeordnet ist. An dem in das Lenkgetriebe 6' vorstehenden Ende der Lenksäule 4 ist ein Zahnräder 61' angebracht, das mit der Zahnstange 62' des Lenkgetriebes 6' in kämmendem Eingriff steht. Bei der zweiten Ausführung ist in der Zahnstange 62' des herkömmlichen Zahnstangen-Lenkgetriebes 6' ein in Fig. 7 nicht näher dargestelltes SPWG- oder PWG-Spindelgetriebe (12, 12') des Aktuators gemäß Fig. 4 integriert.

Bei einer Beaufschlagung des dem SPWG- oder PWG-Spindelgetriebe 12 bzw. 12' zugeordneten Motors 9 des Aktuators gemäß Fig. 4 mit einem Signal, das dem von dem Mikroprozessor 11 berechneten zusätzlichen Lenkwinkel entspricht, wird die rotatorische Bewegung des Elektromotors 9 in eine entsprechende translatorische Bewegung umgewandelt, welche über die Spindelstange 16 (16') des Spindelgetriebes 12 (12') eine entsprechende relative Verschiebung der an beiden Enden der Spindelstange 16 (16') angebrachten Spurstangen 7 gegenüber der Zahnstange 62' bewirkt.

In Fig. 8a ist die Lenkung von Fig. 1 in der Weise abgeändert, daß das gesamte Lenkgetriebe 6" gegenüber einer schematisch dargestellten Halterung 5" axial verschiebbar gelagert ist. Dazu ist das Lenkgetriebe 6" durch entsprechende Radiallager 35 axial geführt und radial fixiert. Um die kinematische Anbindung der Lenksäule 4 ans Lenkgetriebe 6" zu gewährleisten, sind entsprechende Ausgleichsgelenke zum Winkel- und Längenausgleich in der Lenksäule 4 vorgesehen, war in Fig. 8a vereinfacht durch ein Gelenk 36 dargestellt ist. Dem Lenkgetriebe 6" ist ein der Fig. 4 entsprechender Aktuator zugeordnet. Ferner ist die Spindelstange 16 (16') des Spindelgetriebes 12 (12') über ein Verbindungsteil 61" mit dem Gehäuse des Lenkgetriebes 6" verbunden.

Sobald der Motor 9 (9') von dem Mikroprozessor 11 mit einem dem berechneten zusätzlichen Lenkwinkel entsprechenden Signal beaufschlagt wird, wird die rotatorische Bewegung des Motors 9 (9') über das Spindelgetriebe 12 (12') in eine translatorische Bewegung der Spindelstange 16 (16') umgesetzt, die wiederum durch das an einem Ende der Spindelstange 16 (16') angebrachte Verbindungsteil 61" zu einer Relativverschiebung des Lenkgetriebes 6" gegenüber der Halterung 5" und damit über die zusätzliche Verschiebung der Spurstangen 7 zu einer entsprechenden Korrektur des über das Lenkrad 3 vorgegebenen Lenkwinkels an den Rädern 8 führt.

In Fig. 9a und 9b ist einem Lenkgetriebe 6 über Spurstangen 70 und daran angebrachte Halterarme 71 ein in einem Gehäuse 27 untergebrachter Aktuator gemäß Fig. 4 nachgeschaltet. Die beiden Enden der Spindelstange 16 (16') des im Gehäuse 27 axial fixierten Spindelgetriebes 12 (12') sind an Spurstangen 7 befestigt. Sobald der Motor 9 des Aktuators

mit einem im Mikroprozessor 11 berechneten Lenkwinkel-Korrektursignal beaufschlagt werden ist, werden die Spurstangen 7 durch das Spindelgetriebe 12 (12') des Aktuators gegenüber dem Gehäuse 27 entsprechend verschoben.

- 5 In Fig. 10a und 10b ist eine fünfte Ausführungsform einer Zusatzenlenkvorrichtung dargestellt. Hierbei wird die von einem Lenkgetriebe 6 an einer Verschiebestange 62" erzeugte Verschiebung mechanisch über einen Hebelmechanismus 73 mit der Verschiebung gemittelt, die durch einen der Fig. 10 4 oder 5 entsprechend an der Spindelstange 16" des Spindelgetriebes 12 (12') des Aktuators gemäß Fig. 4 erzeugt werden. Die gemittelte Verschiebung wird an die Spurstangen 7 weitergeleitet.

In Fig. 11a und 11b sind zwischen dem Lenkgetriebe 6 und den Spurstangen 7 jeweils Zusatzenleinrichtungen in Form von Aktuatoren gemäß Fig. 4 vorgesehen, deren Motoren 9 in Wirkverbindung mit den SPWG- oder PWG-Spindelgetrieben 12 bzw. 12' stehen. Sobald die Motoren 9 von dem Mikroprozessor 11 mit einem dem berechneten zusätzlichen Lenkwinkel entsprechenden Signal beaufschlagt werden, wird die rotatorische Bewegung der Motoren 9 über die Spindeln 12 (12') in eine translatorische Bewegung umgesetzt, die zu einer entsprechenden Verschiebung der Spurstangen 7 und damit zu einer entsprechenden Korrektur des über das Lenkrad 3 vorgegebenen Lenkwinkels an den Rädern 8 führt.

In Fig. 11c und 11d ist eine sechste Ausführungsform einer Zusatzenlenkvorrichtung dargestellt. Hierbei wird die von einem Lenkgetriebe 6 an einer Verschiebestange 62" erzeugte Verschiebung mechanisch über einen Hebelmechanismus 73 mit der Verschiebung gemittelt, die durch einen der Fig. 11 4 oder 5 entsprechend an der Spindelstange 16" des Spindelgetriebes 12 (12') des Aktuators gemäß Fig. 4 erzeugt werden. Die gemittelte Verschiebung wird an die Spurstangen 7 weitergeleitet.

Dies bietet Potential zur Ausnutzung der asymmetrischen Reifeneigenschaften bei Kurvenfahrt für eine optimierte Effektivität einer Lenkregelung. Überdies kann die Lenkdynamik verbessert und der Reifenverschleiß durch eine an die Betriebsbedingungen (z. B. die Fahrgeschwindigkeit) angepaßte Vorspur der gelenkten Achse mittels entsprechender Zusatzenlenkwinkel vermindert werden.

Bezugszeichnungsliste

- 45 1 Spurhebel
- 2 Führung
- 3 Lenkrad
- 4, 4' Lenksäule
- 50 4'a unterer Teil der Lenksäule
- 4'b oberer Teil der Lenksäule
- 5, 5" Halterung
- 6, 6', 6" Lenkgetriebe
- 7 Spurstange
- 55 8 Rad
- 9, 9' Elektromotor
- 10 Schiebehülse
- 11 Mikroprozessor
- 12, 12' Planeten-Wälz-Gewinde-Spindelgetriebe
- 60 13, 13' Führungsrollen
- 13" negative Führungsrollen
- 14, 14' Spindelmutter
- 15' Abdeckung
- 15'a Ansatz
- 65 16, 16' Spindelstange
- 17, 17' ein- oder mehrgängiges Feingewinde
- 18, 18' Roll- oder Wälzkörper
- 19, 19' Rillenprofilierung

20, 20' Führungsringe bzw. Führungskörper	
22 Kugel- oder Rollenlager	
23 Zapfen	
24 Buchse	
25 Spindelabdeckung	5
26 Kugel- oder Rollenlagerringe	
27 Gehäuse	
32 Keilwellenverzahnung	
33, 33' Schrägerverzahnung	
35 Radiallager	10
36 Gelenk	
61' Zahnrad	
61" Verbindungsteil	
62', 62" Zahnstange	
70 Spurstange	15
71 Haltearm	
73 Hebelmechanismus	

Patentansprüche

20

1. Aktuator zum Korrigieren eines über ein Lenkrad eines Fahrzeugs an die Räder einer gelenkten Fahrzeugachse eingegebenen Lenkwinkels, mit einem von einem Mikroprozessor gesteuerten, als Antrieb wirkenden Elektromotor und einem mittels des Elektromotors angetriebenen Getriebe, um einen zusätzlichen Lenkwinkel an der gelenkten Fahrzeugachse aufzubringen, **dadurch gekennzeichnet**, daß als Getriebe ein für sich bekanntes steigungstreues Planeten-Wälz-Gewinde-(SPWG-)Spindelgetriebe (12) verwendet ist, welches aus einer Spindelstange (16), einer diese umgebenden Spindelmutter (14) und einer Anzahl dazwischen angeordneter Wälz- oder Rollkörper (18) mit einer zum Gewinde (17) der Spindelstange (16) passenden Rillenprofilierung (19) besteht, wobei die Wälz- oder Rollkörper (18) über eine Anzahl Führungsringe (20) oder über einen Führungskörper (20') und über dazwischen angeordnete Lager (22) gelagert sind, und die Wälz- oder Rollkörper (18) relativ zur Spindelmutter (14) und zueinander in einem fest vorgegebenen Abstand angeordnet sind.

25

2. Aktuator zum Korrigieren eines über das Lenkrad eines Fahrzeugs an die Räder einer gelenkten Fahrzeugachse eingegebenen Lenkwinkels, mit einem von einem Mikroprozessor gesteuerten, als Antrieb wirkenden Elektromotor und einem mittels des Elektromotors angetriebenen Getriebe, um einen zusätzlichen Lenkwinkel an der gelenkten Fahrzeugachse aufzubringen, dadurch gekennzeichnet, daß als Getriebe ein für sich bekanntes Planeten-Wälz-Gewinde- (PWG-) Spindelgetriebe (12') verwendet ist, welche aus einer Spindelstange (16') mit Gewinde (17'), einer diese umgebenden Spindelmutter (14') mit einer Führungsprofilierung (13") und einer Anzahl dazwischen angeordneter Wälz- oder Rollkörper (18') mit unterschiedlichen Profilierungen, nämlich einer zum Gewinde (17') der Spindelstange (16') passenden Rillenprofilierung (19') und einer zur Führungsprofilierung (13") der Spindelmutter (14') passenden Profilierung (13') besteht, wobei die Profilierungen der Wälz- oder Rollkörper (18') einander überlappen und in einander abwechselnden Abschnitten ausgebildet sind, und die Wälz- oder Rollkörper (18') relativ zur Spindelmutter (14') und zueinander in einem vorgegebenen Abstand angeordnet sind, und dem Planeten-Wälz-Gewinde-Spindelgetriebe (12') eine Sensorik zur Positionsbestimmung der Spindelstange (16') mit einer Regelungstechnischen Rückführung zugeordnet ist.

3. Aktuator nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Spindelstange (16; 16') gleichzeitig als Achse des Elektromotors (9') dient und im Inneren eines Elektromotor-Läufers (9') angeordnet ist.
4. Verwenden eines Aktuators (9, 12; 9, 12'; 9', 12; 9', 12') nach einem der Ansprüche 1 bis 3 zur Längsverschiebung einer in einer geteilten Lenksäule (4') vorgesehenen Schiebehülse (10), wodurch eine Relativbewegung zwischen oberem und unterem Teil (4'a, 4'b) der geteilten Lenksäule (4') erfolgt.
5. Verwenden eines in einem herkömmlichen Zahnen-Lenkgetriebe (6') integrierten Aktuators (9, 12; 9, 12'; 9', 12; 9', 12') nach einem der Ansprüche 1 bis 3 zum relativen Verschieben der Spurstange (7) gegenüber der Zahnstange (62') dieses Lenkgetriebes (6').
6. Verwenden eines Aktuators (9, 12; 9, 12'; 9', 12; 9', 12') nach einem der Ansprüche 1 bis 3 zum Verschieben eines axial verschiebar gehaltenen Lenkgetriebes (6") und damit der mit dem Lenkgetriebe (6") verbundenen Spurstangen (7), wobei das axial verschiebar gehaltene Lenkgetriebe (6") über ein Verbindungsteil (61") mit der Spindelstange (16, 16') des Aktuator-Spindelgetriebes (12, 12') verbunden ist.
7. Verwenden eines Aktuators (9, 12; 9, 12'; 9', 12; 9', 12') nach einem der Ansprüche 1 bis 3, welcher über einen Hebelmechanismus (73) mechanisch mit einem Lenkgetriebe (6) in der Weise verbunden ist, daß eine mittels des Lenkgetriebes (6) erzeugte axiale Verschiebung über den Hebelmechanismus (73) mit der von dem Aktuator erzeugten Verschiebung gemittelt wird, und die gemittelte Verschiebung an die Spurstangen (7) übertragen wird.
8. Verwenden von zwei Aktuatoren (9, 12; 9, 12'; 9', 12; 9', 12') nach einem der Ansprüche 1 bis 3, von denen jeweils einer zwischen einem Lenkgetriebe (6) und einer Spurstange (7) vorgesehen ist, so daß durch unterschiedliches Ansteuern der beiden Aktuatoren mittels des Mikroprozessors (11) über die Spurstangen (7) unterschiedliche Radlenkwinkel einstellbar sind.
9. Verwenden von zwei Aktuatoren (9, 12; 9, 12'; 9', 12; 9', 12') nach einem der Ansprüche 1 bis 3 zum Stellen der Radlenkwinkel der Räder einer gelenkten Hinterachse durch entsprechendes Ansteuern der beiden Aktuatoren mittels des Mikroprozessors.

Hierzu 10 Seite(n) Zeichnungen

Fig. 1

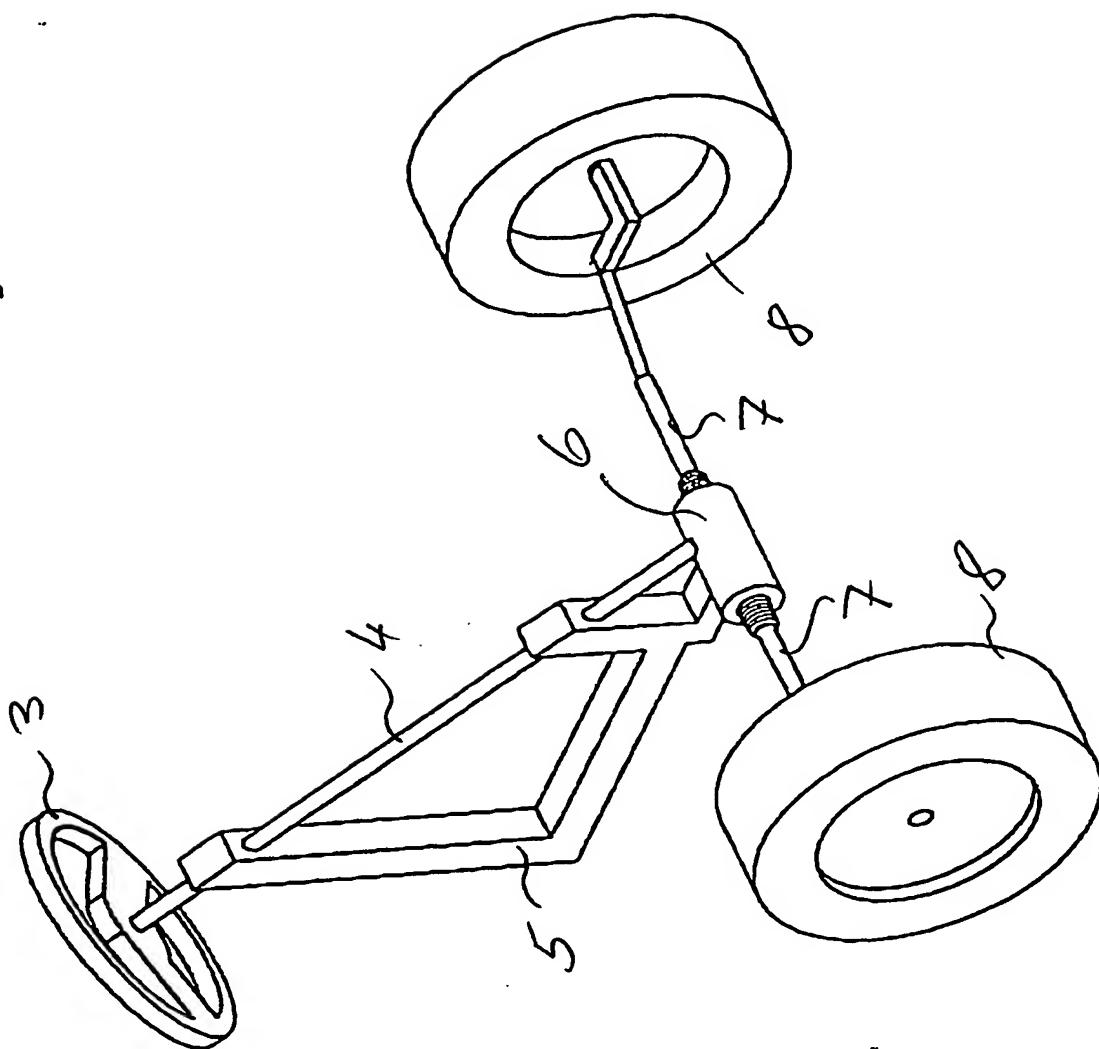


Fig. 2

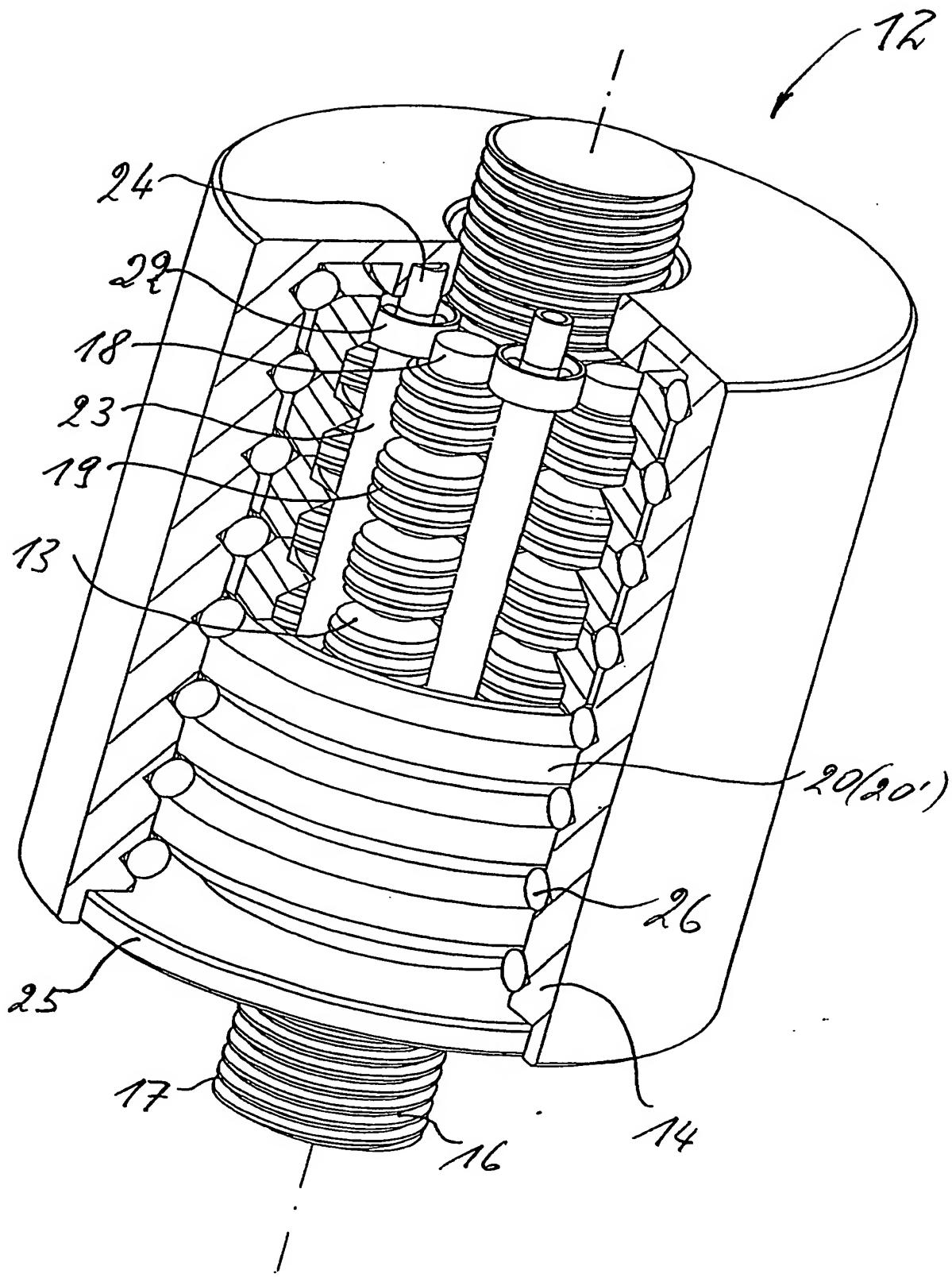


Fig. 3a

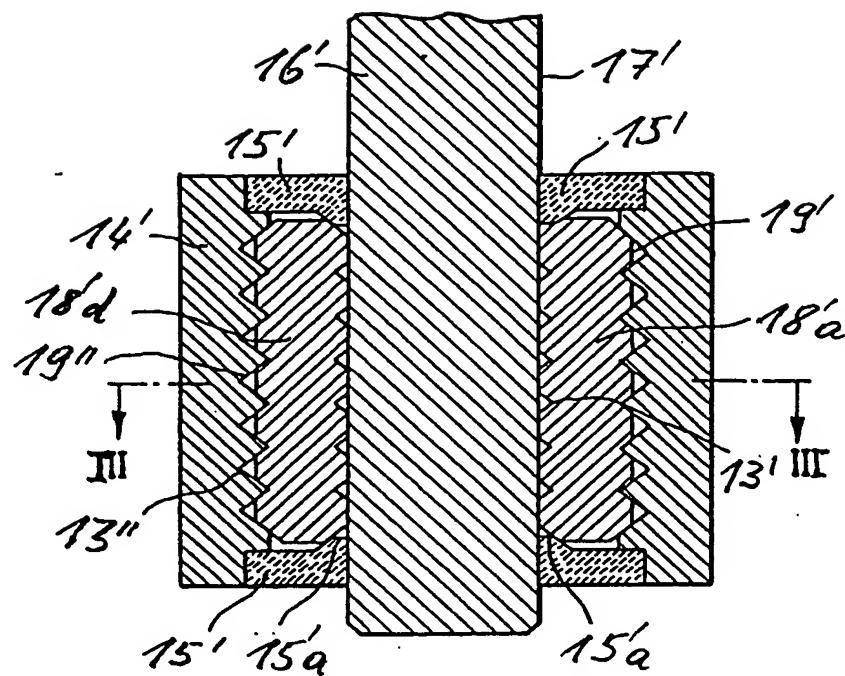


Fig. 3b

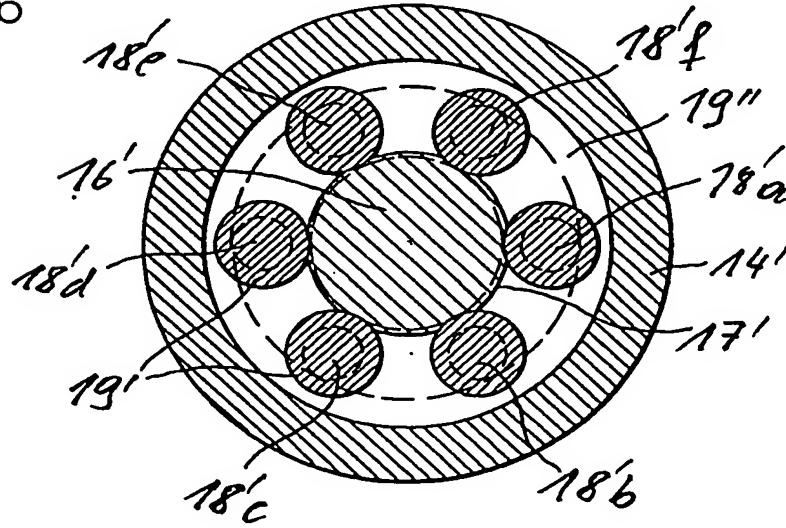


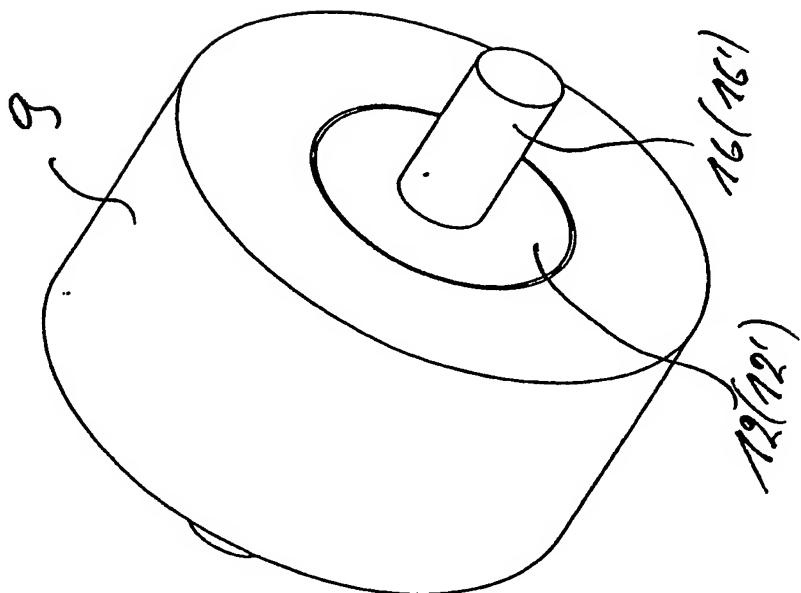
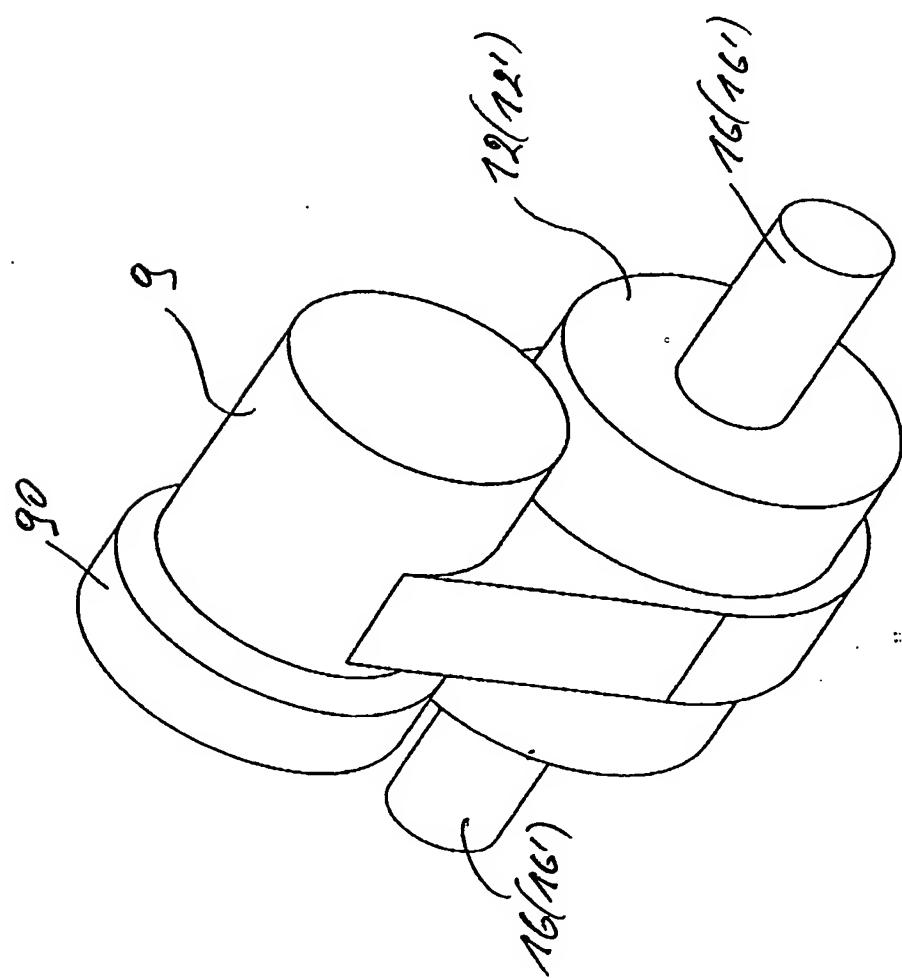
Fig.4
Fig.5

Fig. 6b

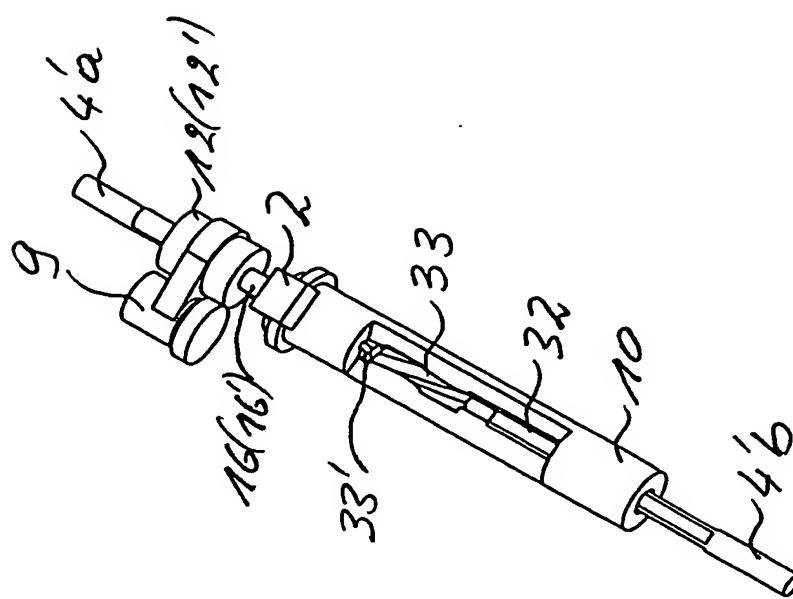


Fig. 6a

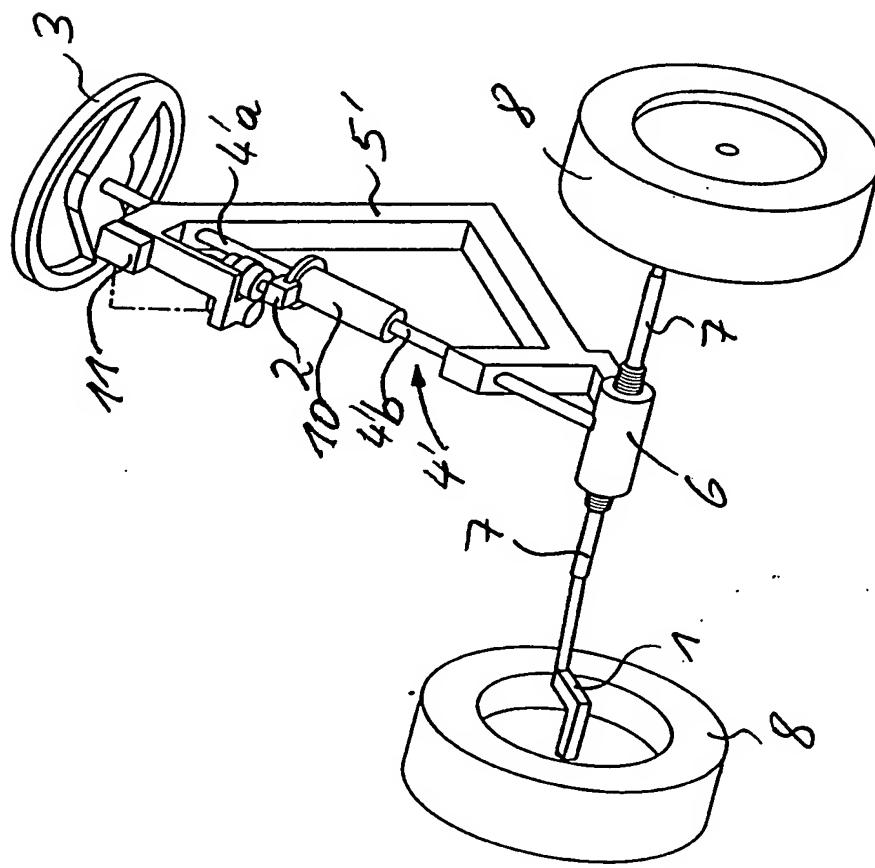


Fig. 7

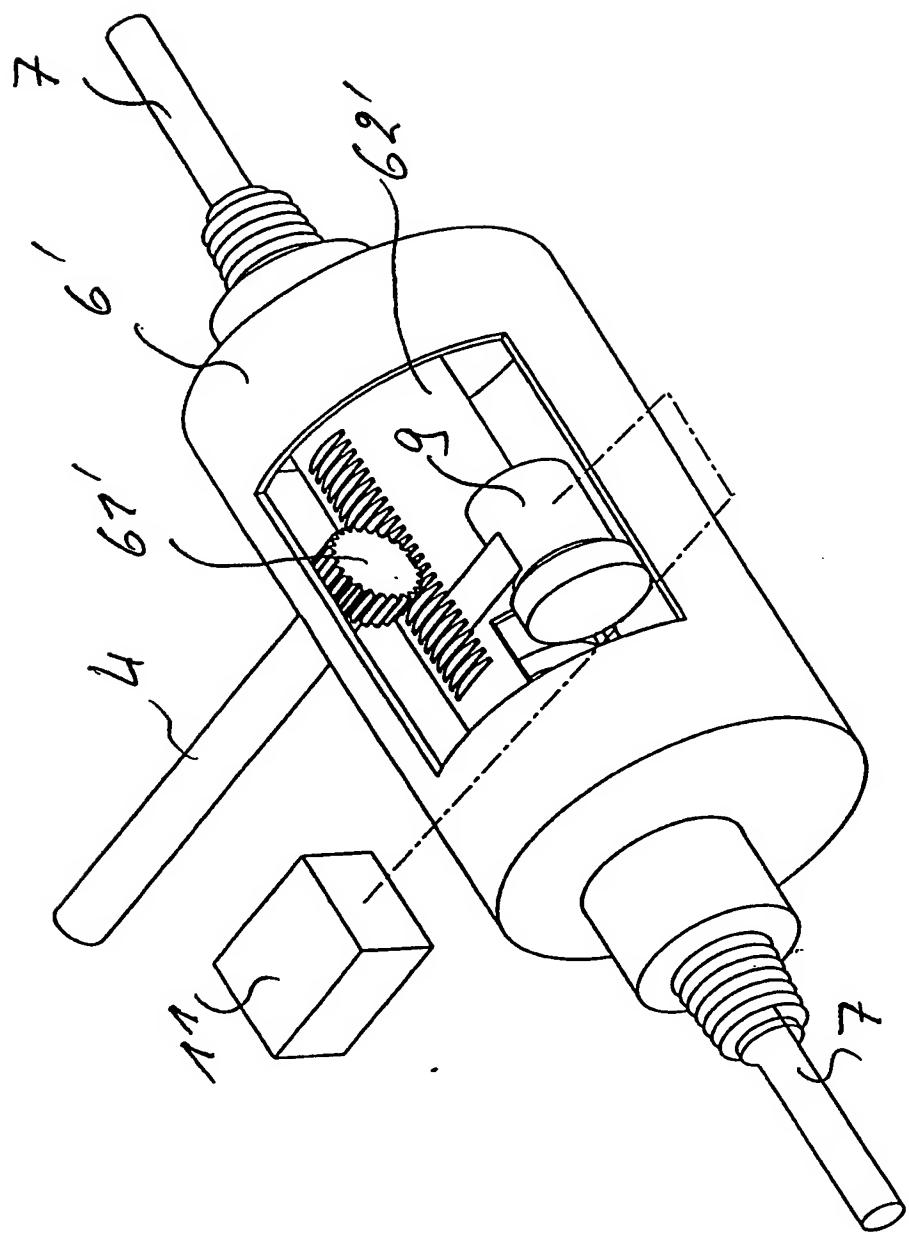


Fig. 8b

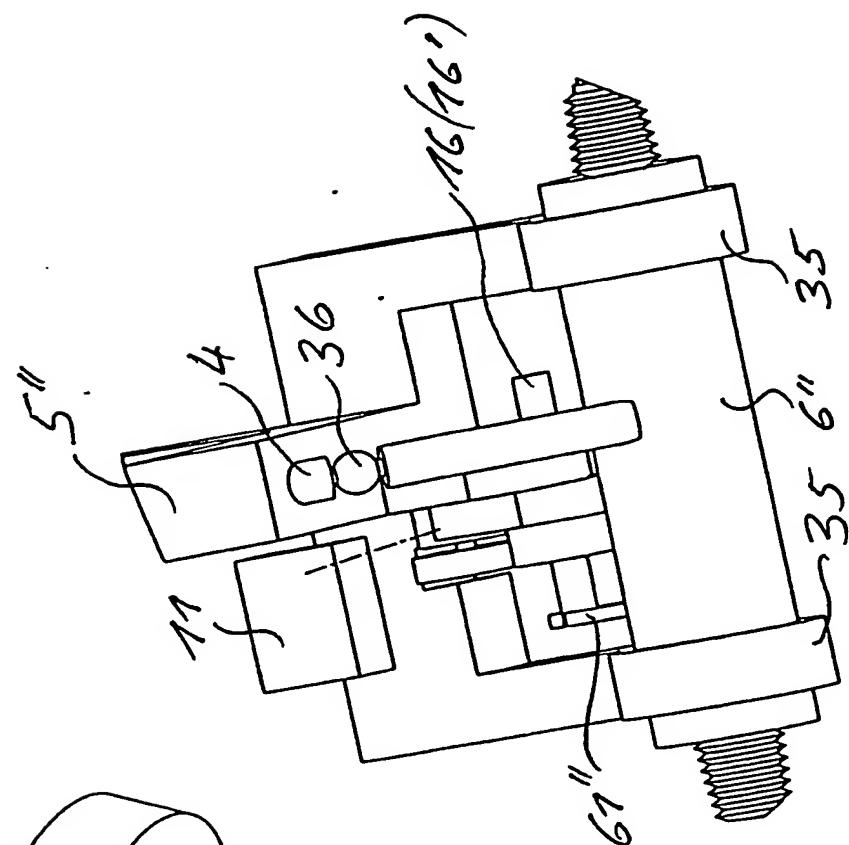


Fig 8a

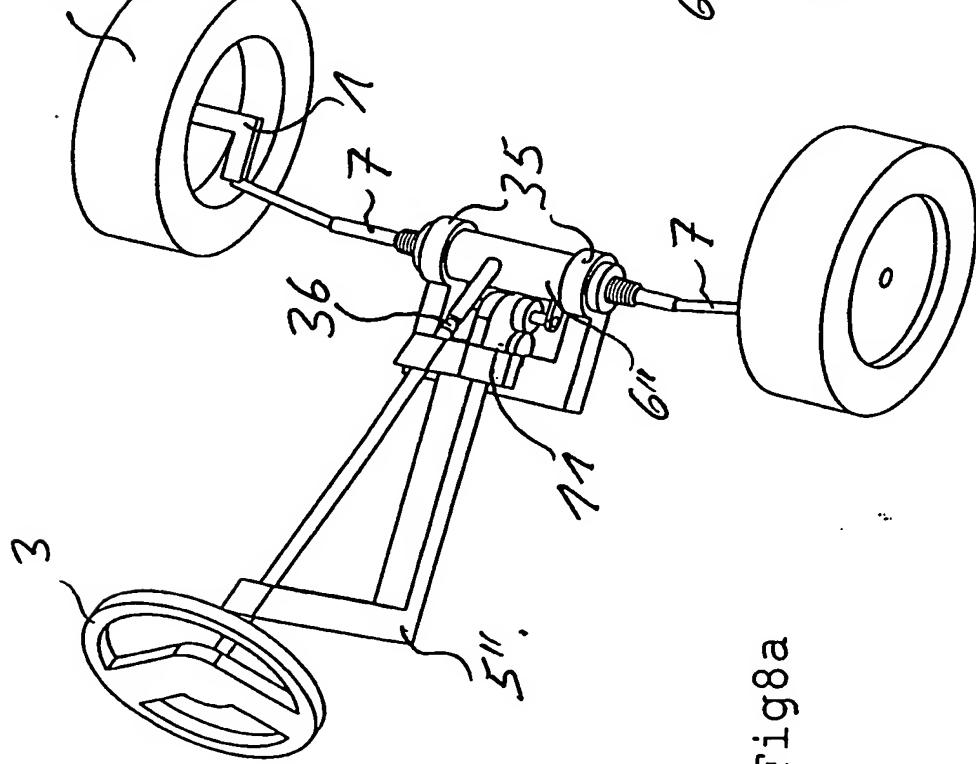


Fig. 9a

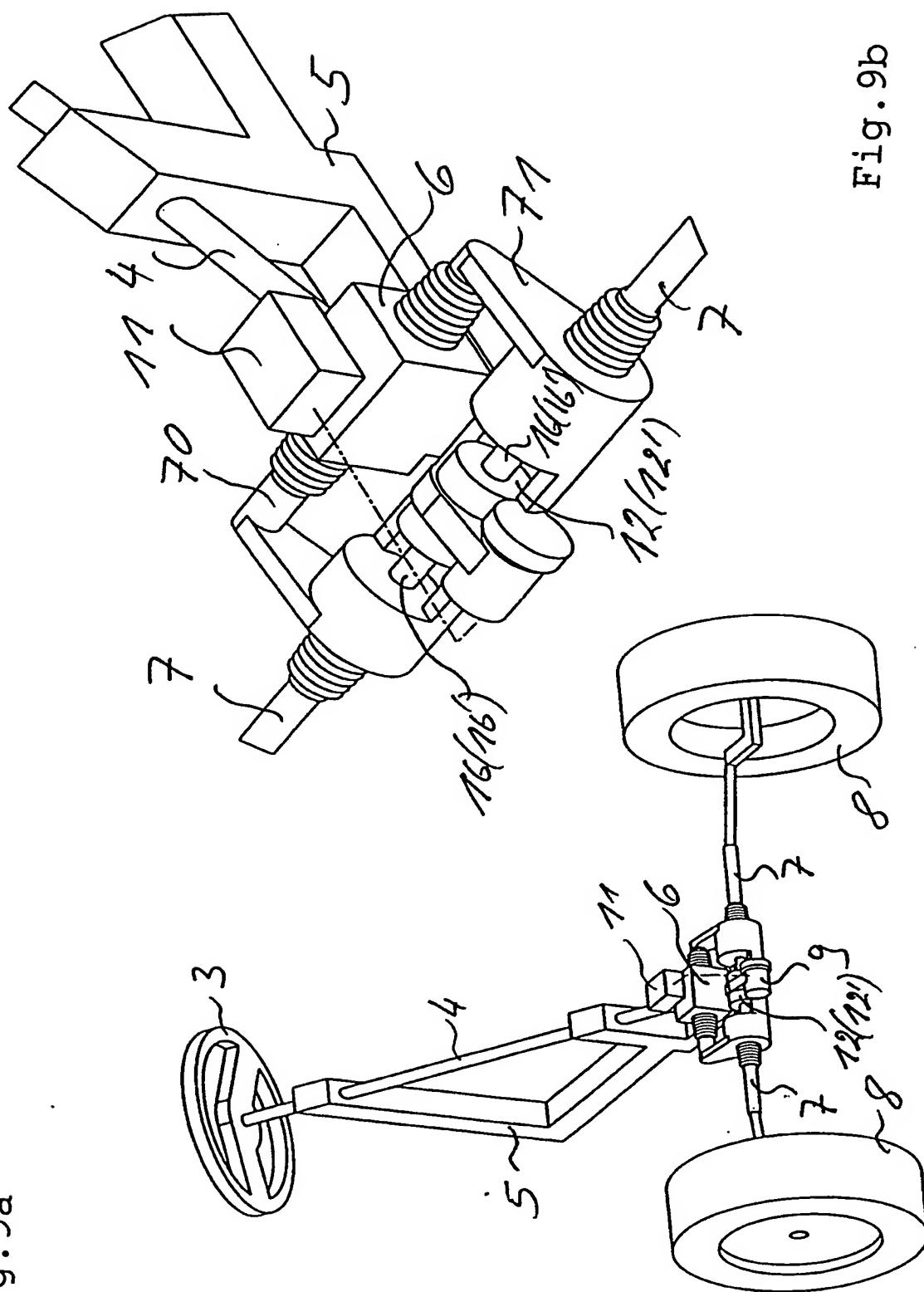


Fig. 9b

Fig. 10a

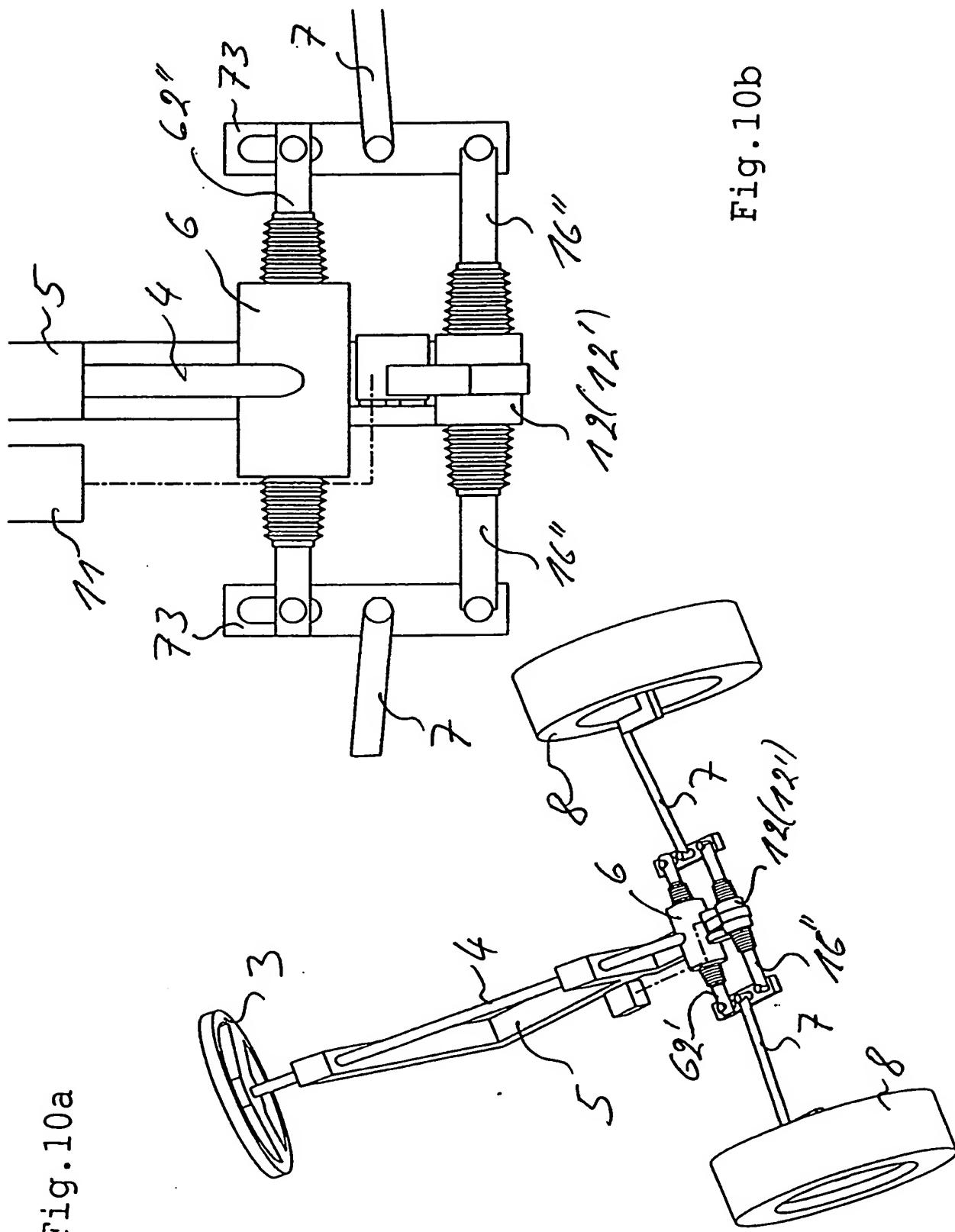


Fig. 11b

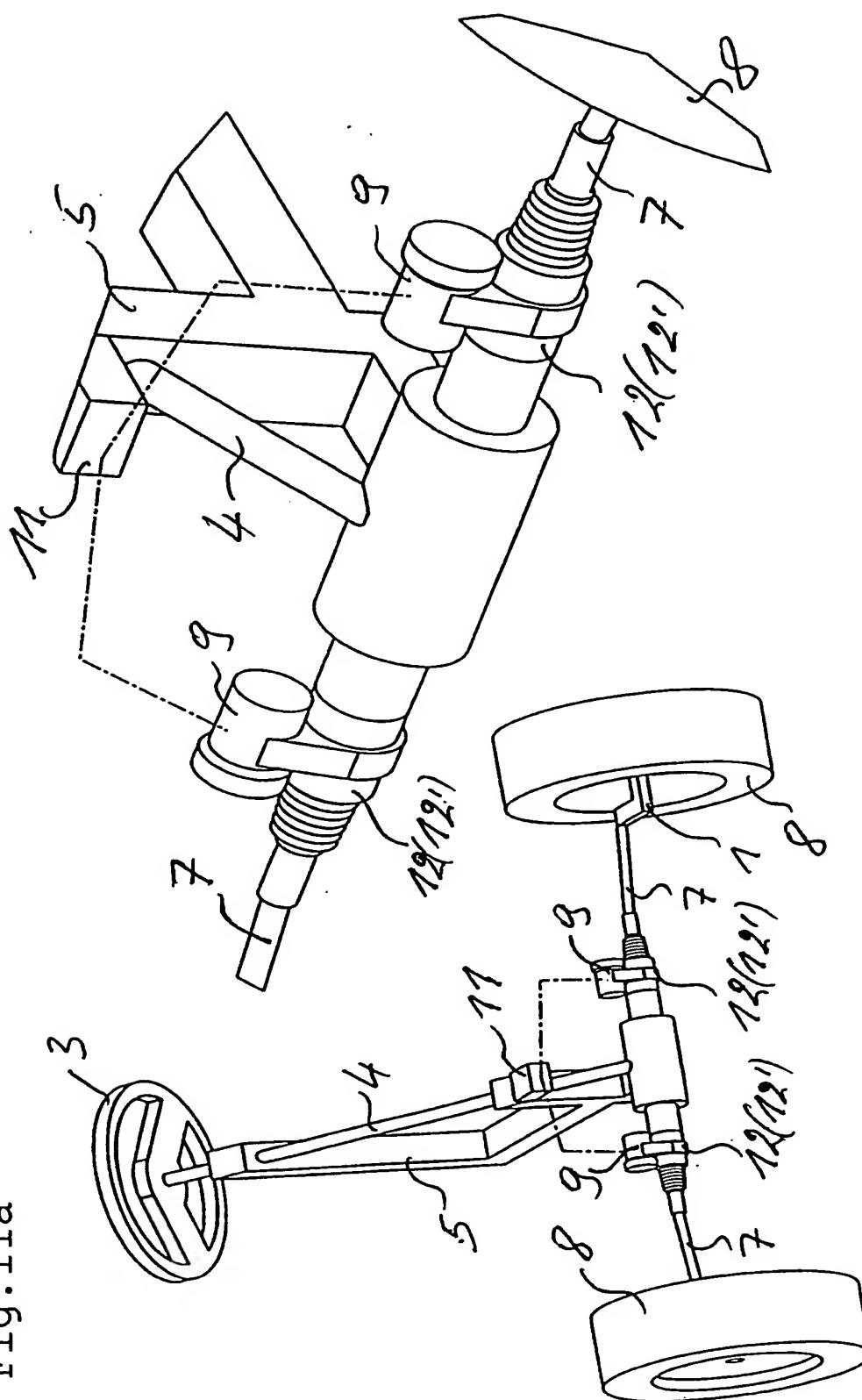


Fig. 11a

